

INV: BRORING

PUB-NO: EP000319039A1

DOCUMENT-IDENTIFIER: EP 319039 A1

TITLE: Wheel unit.

----- KWIC -----

Abstract Text - FPAR (1):

The wheel unit has a housing (1) which is composed of two side wall discs (13, 15) and an essentially U-shaped peripheral wall part (17) and in which a travelling wheel (5) is rotatably mounted on bearing extensions (23, 25) of the side wall discs (13, 15) via rolling bearings (29, 31). The rolling bearings (29, 31) sit in ring shells (33, 35) inside a hub opening (27) of the travelling wheel (5), the bearing extensions (23, 25) likewise engaging in the hub opening (27). The ring shells (33, 35) transmit the torque of a drive shaft (7) to the travelling wheel (5) and form a slip clutch for reducing torque shocks in the drive line. The three-piece design of the housing (1) permits the compensation of axial bearing play upon assembly. The peripheral wall part (17) can be made of thicker plate than the side wall discs (13, 15) conveniently provided with a bent-over lateral edge (63) and provides for a robust housing construction which can be fastened all round. In its centre part, the travelling wheel (5) can be made of a different material from the wheel-flange areas, in particular a material with emergency-running properties.

<IMAGE>

(19)



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets

(11)

Veröffentlichungsnummer:

**0 319 039  
A1**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 88120175.0

(51) Int. Cl. 4: **B66C 9/08 , B66C 9/14 ,  
F16C 13/00**

(22) Anmeldetag: 02.12.88

(30) Priorität: 04.12.87 DE 3741193

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
07.06.89 Patentblatt 89/23

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE DE FR GB

(71) Anmelder: MAN GHH KRANTECHNIK GMBH  
Austrasse 72 Postfach 3720  
D-7100 Heilbronn(DE)

(72) Erfinder: Bröring, Wolfgang  
Dahlenstrasse 44  
D-8011 Polng(DE)  
Erfinder: Gleixner, Franz  
Waxensteinstrasse 23  
D-8000 München 70(DE)  
Erfinder: Gschlössl, Georg  
Hohenlindner Strasse 36  
D-8016 Feldkirchen(DE)  
Erfinder: Härling, Elmar  
Julius-Kreis-Strasse 37  
D-8000 München 60(DE)  
Erfinder: Kleinert, Bolko  
Beckmanns Stege 8  
D-4235 Schermbeck-Damm(DE)  
Erfinder: Lehmann, Peter  
Kranzhornweg 9  
D-8015 Markt Schwaben(DE)  
Erfinder: Schulz, Hartmut  
Hubertusstrasse 22 d  
D-8209 Stephanskirchen(DE)  
Erfinder: Wagner, Gerhard, Dr.  
Von-der-Recke-Strasse 105  
D-5802 Wetter 2(DE)

(74) Vertreter: Liska, Horst, Dr. et al  
Patentanwälte H. Weickmann, Dr. K. Fincke,  
F.A. Weickmann, B. Huber, Dr. H. Liska, Dr. J.  
Prechtel Möhlstrasse 22 Postfach 86 08 20  
D-8000 München 86(DE)

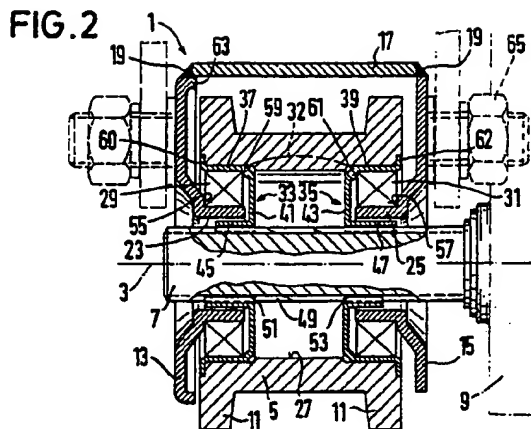
EP 0 319 039 A1

(54) Radblock.

(57) Der Radblock hat ein aus zwei Seitenwandscheiben (13, 15) und einem im wesentlichen U-förmigen Umfangswandteil (17) zusammengesetztes Gehäuse (1), in welchem ein Laufrad (5) an Lageransätzen

(23, 25) der Seitenwandscheiben (13, 15) über Wälzlager (29, 31) drehbar gelagert ist. Die Wälzlager (29, 31) sitzen in Ringschalen (33, 35) innerhalb einer Nabenöffnung (27) des Laufrads (5), wobei die

Lageransätze (23, 25) ebenfalls in die Nabenöffnung (27) eingreifen. Die Ringschalen (33, 35) übertragen das Drehmoment einer Antriebswelle (7) auf das Laufrad (5) und bilden eine Rutschkupplung zur Minderung von Drehmomentstößen im Antriebsstrang. Die dreiteilige Gestaltung des Gehäuses (1) erlaubt beim Zusammenbau den Ausgleich axialen Lagerspiels. Der Umfangswandteil (17) kann aus dickerem Blech bestehen, als die zweckmäßig mit einem umgebogenen Seitenrand (83) versehenen Seitenwandscheiben (13, 15) und sorgt für eine stabile, allseitig befestigbare Gehäusekonstruktion. Das Laufrad (5) kann in seinem Mittelteil aus einem anderen Material als die Spurkranzbereiche, insbesondere einem Material mit Notlauf Eigenschaften, bestehen.



## Radblock

Die Erfindung betrifft einen Radblock mit einem aus mehreren fest miteinander verbundenen, insbesondere verschweißten Blechformteilen zusammengesetzten Gehäuse, dessen einander gegenüberliegende Seitenwände in das Gehäuseinnere vorstehende, ringzylindrische Lageransätze bilden und mit einem die Lageransätze axial überlappenden, über Wälzlager an den Lageransätzen drehbar gelagerten Laufrad, welches über die Wälzlager in dem Gehäuse axial fixiert ist.

Ein Radblock dieser Art ist aus der DE-PS 31 34 750 bekannt. Sein Gehäuse besteht aus zwei aus Blech gepreßten Schalen, die in der Längsmittelsebene des Gehäuses miteinander verschweißt sind. Das Laufrad hat eine Hohlhubnabe, die einteilig mit einem Laufradkranz über eine Radscheibe verbunden ist. Die mit einer Innenverzahnung für die Kupplung mit einem Antrieb versehene Hohlhubnabe bildet Achszapfen, die in die Lageransätze des Gehäuses eingreifen und dort mittels Wälzlager drehbar gelagert sind. Die axiale Fixierung erfolgt einerseits über Ringschultern an den Achszapfen und den Lageransätzen und andererseits über zusätzliche an den Achszapfen angebrachte Sicherungsringe. Bei dem bekannten Radblock ist der Herstellungsaufwand für das Laufrad und dessen axiale Fixierung vergleichsweise groß.

Aus der DE-OS 23 19 187 ist ein weiterer Radblock bekannt, bei welchem das von einem Gehäuse umschlossene Laufrad an Steckachsen gelagert ist, die von gegenüberliegenden Seiten des Gehäuses her in Lageröffnungen des Laufrads eingreifen und das Laufrad über Wälzlager tragen. Bei den Steckachsen handelt es sich um vom Gehäuse gesondert hergestellte und an diesem angeschraubte Bauelemente. Zwischen den Steckachsen hat das Laufrad einen scheibenförmigen, mit einer Innenverzahnung für den Eingriff einer Antriebswelle versehenen Mittelsteg. Auch bei diesem Radblock ist der Konstruktionsaufwand für das Laufrad und insbesondere für die Steckachsen vergleichsweise groß.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, den Konstruktionsaufwand für das Laufrad und dessen Lagerung bei einem Antriebs-Radblock zu verringern.

Diese Aufgabe wird durch die im Kennzeichen des Anspruchs 1 angegebenen Merkmale gelöst. Bei dem erfindungsgemäßen Radblock greifen die Lageransätze in die Nabenöffnung des Laufrads ein. Die Nabenöffnung hat im wesentlichen zylindrische Gestalt und nimmt zwei Ringschalen auf, die die äußeren Sitzflächen für die beiden Wälzlager bildet, mit welchen das Laufrad an den Lageransät-

zen des Gehäuses gelagert ist. Die Ringschalen stehen für die Antriebsverbindung zwischen den beiden Wälzlagern nach radial innen vor. Ein solches Laufrad hat im wesentlichen die Gestalt einer Hülse, die gegebenenfalls an ihren Stirnenden mit Spurkränzen versehen ist und sich dementsprechend mit geringem Fertigungsaufwand herstellen läßt. Bei den Ringschalen handelt es sich bevorzugt um einteilige und damit ebenfalls einfach herstellbare Blechformteile oder bei größeren Radblöcken auch um Gußteile, z. B. aus Sphäroguß oder um Gesenkschmiedeteile. Für die axiale Fixierung sind keine zusätzlichen Komponenten erforderlich. Die Wälzlager werden zwischen einander entgegengerichteten Ringschultern des Laufrads oder der Ringschalen einerseits und der Lageransätze andererseits axial geführt. Der erfindungsgemäße Radblock eignet sich insbesondere für kleine Laufrad-Durchmesser und kann bei geeigneter Gestaltung das auf den Fahrantrieb wirkende Rutschmoment beim Anfahren an einen Anschlag reduzieren.

Die Ringschalen sind bevorzugt mit einem verhältnismäßig geringem Reibschluß in die Lageröffnung eingesetzt, so daß sich im Betrieb eine Rutschkupplungsfunktion ergibt, wenn das über den Radblock angetriebene Fahrwerk, beispielsweise eines Krans, gegen einen Endpuffer oder dergleichen fährt, bevor der Antriebsmotor zum Stehen kommt, was insbesondere bei schnellaufenden Motoren der Fall sein kann. Da der Außendurchmesser der Ringschale kleiner ist als der Laufraddurchmesser ist sichergestellt, daß der Antriebsmotor mit einem kleineren Bremsmoment beaufschlagt wird, als es durch die Reibung des Laufrads auf der Schiene sich ergeben würde. Da das über die Ringschalen auf das Laufrad wirkende Gewicht im Einzelfall ein für die Übertragung des Antriebsmoments ausreichendes Reibmoment erzeugen kann, können die Ringschalen gegebenenfalls auch lose in die Nabenöffnung eingesetzt sein, so daß sich der vorstehend erwähnte Reibschluß zwischen Ringschale und Laufrad erst durch die Betriebsbelastung des Radblocks ergibt.

Bei dem aus der DE-PS 31 34 750 bekannten Radblock besteht das Gehäuse aus zwei Blechschalen, die jeweils eine der Seitenwände und die Hälfte der in der Längsmitte geteilten Umfangswand bilden. Ein solches Gehäuse hat Wände einheitlicher Blechdicke, wobei die Blechdicke aufgrund des Herstellungsverfahrens begrenzt ist, so daß sich für manche Anwendungsfälle nur eine unzureichende Gehäusefestigkeit ergibt. Ferner ist bei dem bekannten Radblock der axiale Abstand der Wälzlager durch die Abmessungen der Gehäu-

seschalen vorgegeben. Toleranzen zwischen der gehäuseseitigen Fixierung der Wälzlager und der laufradseitigen Fixierung werden im Bereich der an den Achszapfen des Laufrads vorgesehenen Sicherungsringe ausgeglichen. Dies erhöht die Toleranzanforderungen bei der Herstellung des Radblocks.

Ein zweiter Aspekt der Erfindung, der nicht nur bei angetriebenen Radblöcken, sondern auch bei in einem Laufwerk frei drehenden Radblöcken von Bedeutung ist, befaßt sich mit dem Problem, wie bei der Herstellung des Radblocks axiale Toleranzen des Laufrads einfacher als bisher ausgeglichen werden können.

Dieses Problem wird durch die in Anspruch 8 angegebenen Merkmale gelöst. Anspruch 8 hat von den Ansprüchen 1 bis 7 unabhängige Bedeutung.

Bei diesem Radblock greifen die von den Seitenwänden abstehenden Lageransätze wiederum in eine Lageröffnung des Laufrads. Anders als bei den aus der DE-PS 31 34 750 bekannten Radblock ist das Gehäuse jedoch aus zwei Seitenwandscheiben und einem im wesentlichen U-förmigen Umfangswandteil zusammengesetzt, welches entlang seiner Längsränder mit den Rändern der Seitenwandscheiben verbunden, insbesondere verschweißt ist. Auf diese Weise kann beim Anfügen der Seitenwandscheiben axiales Spiel des Laufrads ausgeglichen werden. Zweckmäßigerweise hat zumindest eine der Seitenwandscheiben umgebogene Ränder, die mit der Flachseite des Umfangswandteils überlappen, so daß auch verhältnismäßig große Toleranzen justiert werden können. Da das Umfangswandteil von den Seitenwandscheiben gesondert hergestellt wird, kann es problemlos auch aus einem dickeren Blech als die Seitenwandscheiben gefertigt werden, so daß der Radblock auch erhöhten Festigkeitsanforderungen an sein Gehäuse selbst dann genügt, wenn der Radblock im Bereich seiner Umfangswand mit dem Laufwerk verbunden wird. Die Festigkeit des Gehäuses kann weiterhin dadurch erhöht werden, daß das Umfangswandteil bei im wesentlichen rechtwinklig-viereckigen Seitenwandscheiben um alle vier Ecken der Seitenwandteile herumgreift. Das Gehäuse erhält damit eine bis auf einen vergleichsweise kleinen Ausschnitt für den Durchtritt des Laufrads geschlossene Kastenform.

In einer Variante des vorstehend erläuterten Radblocks besteht das Gehäuse aus zwei mit den Lageransätzen versehenen Seitenwandteilen und zwei die Seitenwandteile entlang deren Hochränder miteinander verbindenden Stirnwandteilen. Die Stirnwandteile haben sich gegenüberliegende, über das Laufrad greifende Abwinkelungen, und sind längs der Abwinkelungen miteinander verbunden. Eine solche Konstruktion läßt sich besonders leicht herstellen und hat insbesondere den Vorteil, daß

sie sich an jeder ihrer Seiten, insbesondere aber auch stirnseitig an die Konstruktion des Krans oder dergleichen anschließen läßt. Für die stirnseitige Anschließung können die Stirnwandteile mit einer unter die Seitenwandteile greifenden Abwinkelung versehen werden, die mit den unteren Längsrändern der Seitenwandteile verschweißt werden kann. Die Abwinkelung der Stirnwandteile vermag dann im Betrieb auftretende Zugkräfte in die Stirn wandteile und damit die Krankonstruktion abzuleiten. Die Stirnwandteile können zu diesem Zweck gegebenenfalls auch aus einem dickeren Blech gefertigt sein als die Seitenwandteile. Die Stirnwandteile stehen zweckmäßigerweise über die Seitenwandteile in Achsrichtung des Laufrads vor, so daß der Radblock in diesen Bereichen problemlos an der Krankonstruktion befestigt werden kann. Der Radblock gemäß den Ansprüchen 12 bis 14 kennzeichnet nicht nur eine vorteilhafte Ausgestaltung nach den Ansprüchen 1 bis 11, sondern hat auch von diesen Ansprüchen unabhängige Bedeutung für Radblöcke anderer Konstruktionen.

Bei dem Laufrad des aus der DE-PS 31 34 750 bekannten Radblocks handelt es sich um ein vergleichsweise kompliziertes Gußformteil, bei welchem die Laufflächenbereiche und die Spurkranzbereiche aus demselben Material bestehen. Es hat sich gezeigt, daß die Forderung ausreichender Verschleißfestigkeit harter Laufradmateriale zu Lasten von Notlaufeigenschaften des Laufrads gehen.

Ein weiterer Aspekt der Erfindung befaßt sich mit der Vereinfachung der Herstellung des Laufrads und insbesondere dem Problem, einen Radblock zu schaffen, dessen Laufrad nicht nur verschleißfest ist, sondern auch Notlaufeigenschaften, insbesondere für den Fall von Schräglauffehlern des Fahrwerks hat.

Dieses Problem wird durch die in Anspruch 15 angegebenen Merkmale gelöst. Anspruch 15 kennzeichnet nicht nur eine vorteilhafte Ausgestaltung des Radblocks nach den Ansprüchen 1 bis 14 sondern hat auch von diesen Ansprüchen unabhängige Bedeutung für Radblöcke anderer Konstruktion.

Bei diesem Radblock sitzen die Wälzlager wiederum in einer durchgehenden Nabenöffnung des axial beiderseits seines Laufflächenrings Spurränze bildenden Laufrads. Das Laufrad besteht aus einem Zylinderrohrabschnitt und zwei an dessen Stirnenden befestigten Ringscheiben, die die Spurränze bilden. Bei den Komponenten des Laufrads handelt es sich um einfach herstellbare Teile, wobei die Ringscheiben beispielsweise aus einem vorzugsweise gehärteten Stahl und der Zylinderrohrabschnitt zumindest an seinem Außenumfang aus einem Material mit Notlaufeigenschaft besteht. Beispielsweise kann der Zylinderrohrabschnitt an seiner Oberfläche mit Kunststoff ummantelt sein,

was zusätzlich den Vorteil der Minderung von Laufgeräuschen bietet. Ein geeignetes Kunststoffmaterial ist beispielsweise Polyamid mit einem Gehalt an MoS<sub>2</sub>. Der Zylinderrohrabschnitt kann auch vollständig aus Metall mit Notlaufeigenschaften, wie zum Beispiel aus Kugelgraphitguß (Sphäroguß, zum Beispiel GGG-60) bestehen. Die Ringscheiben und der Zylinderrohrabschnitt können miteinander verklebt, verschweißt oder auch nur zusammengepresst sein.

Ein weiterer Aspekt der Erfindung, der in den Ansprüchen 18 bis 20 wiedergegeben ist, betrifft die Verbindung des Radblocks mit dem insbesondere als Getriebemotor ausgebildeten Antriebsmotor. Um den über eine außenverzahnte Welle drehfest mit dem Laufrad gekuppelten Antriebsmotor möglichst einfach montieren und demontieren zu können, ist vorgesehen, daß die axiale Fixierung des Motors relativ zum Laufrad und damit relativ zum Gehäuse des Radblocks ausschließlich über die Welle erfolgt. Die in das Laufrad einsteckbare Welle ist hierfür mit abnehmbaren Sicherungsorganen, beispielsweise Sprengringen oder dergleichen, versehen. Das Reaktionsdrehmoment des Motors wird von Steckzapfen aufgenommen, die einander sich gegenüberliegende Wände des Radblockgehäuses und des Antriebsgehäuses miteinander kuppeln. Es versteht sich, daß der Begriff "Wand" auch Flansche oder dergleichen des Gehäuses sowohl des Radblocks als auch des Motors oder dessen Getriebes umfaßt. In einer bevorzugten Ausgestaltung haben die sich gegenüberliegenden Wände des Radblocks und des Motors axial miteinander fluchtende Öffnungen, in welchen die Steckzapfen sitzen. Die Steckzapfen haben zur axialen Fixierung zwischen den sich gegenüberliegenden Wänden des Radblocks und des Antriebs radiale Vorsprünge, beispielsweise in Form eines Ringbunds. Die Öffnungen können zur Dämpfung von Schwingungen und zum Ausgleich von Toleranzen mit elastischen Manschetten oder dergleichen ausgekleidet sein.

Die Antriebsanordnung gemäß den Ansprüchen 18 bis 20 eignet sich zwar vorzugsweise für Radblöcke der vorstehend näher erläuterten Art, kann aber auch für andere Radblockkonstruktionen eingesetzt werden.

Im folgenden werden Ausführungsbeispiele der Erfindung anhand einer Zeichnung näher erläutert. Hierbei zeigt:

Fig. 1 einen Radblock für ein auf Schienen laufendes Laufwerk zum Beispiel eines Krans oder einer verfahrbaren Plattform oder dergleichen;

Fig. 2 eine Schnittansicht des Radblocks gesehen entlang einer Linie II-II in Fig. 1;

Fig. 3 eine Schnittansicht durch eine Variante eines bei dem Radblock der Fig. 1 und 2 verwendbaren Laufrads;

Fig. 4 eine teilweise aufgebrochene Stirnansicht einer Variante eines insbesondere für einen Stirnanschluß geeigneten Radblocks gemäß Fig. 1 mit daran angebrachtem Antriebsmotor und

Fig. 5 eine teilweise aufgebrochene Draufsicht auf den Radblock nach Fig. 4.

Die Fig. 1 und 2 zeigen einen Antriebs-Radblock für ein zum Beispiel für einen Kran geeignetes Fahrwerk oder dergleichen mit einem rechteckquaderförmigen Gehäuse 1, in welchem ein um eine Drehachse 3 drehbar gelagertes Laufrad 5 angeordnet ist. Das Laufrad 5 ist mit einer Abtriebswelle 7 eines nicht näher dargestellten Lauf-  
radantriebs 9 gekuppelt und hat zur Führung auf einer nicht näher dargestellten Laufschiene an seinen Stirnseiten Spurkränze 11.

Das Gehäuse 1 ist aus zwei im wesentlichen rechteckförmigen Seitenwandscheiben 13, 15 und einem im wesentlichen U-förmigen Umfangswandteil 17 zusammengesetzt, welches entlang seiner Längsränder durch Schweißnähte 19 mit den Rändern der Seitenwandscheiben 13, 15 fest verbunden ist. Das Umfangswandteil 17 besteht zur Erhöhung der Festigkeit des Gehäuses 1 aus einem vorzugsweise dickeren Blech als die Seitenwandscheiben 13, 15 und greift unter Belassung einer Austrittsöffnung 21 für das Laufrad 5 auf zumindest einer Stirnseite des Gehäuses 1 um die stirnseitigen Ecken der Seitenwandscheiben 13, 15 herum, wobei der umgreifende Teil des Umfangswandteils 17 auch an den unteren Rändern der Seitenwandscheiben 13, 15 angeschweißt ist.

An den Seitenwandscheiben 13, 15 sind in das Gehäuseinnere ragende ringzylindrische Lageransätze 23, 25 einteilig angeformt, die in eine axial durchgehende, zumindest im Bereich ihrer Enden zylindrische Lageröffnung 27 des Laufrads 5 eingreifen. Das Laufrad 5 umschließt damit die Lageransätze 23, 25 und ist über Wälzlager 29, 31 an den Lageransätzen der Seitenwandscheiben 13, 15 sowohl radial als auch axial geführt. Zur Vereinfachung seiner Herstellung kann die Lageröffnung 27 zwischen den Wälzlagern 29, 31 nach radial außen hin eingezogen sein, wie dies bei 32 angedeutet ist.

Die Wälzlager 29, 31 sitzen mit ihrem Außenring in als Blechformteil ausgebildeten Ringschalen 33, 35. Die Ringschalen 33, 35 haben einen reibschlüssig in der Nabenöffnung 27 des Laufrads 5 sitzenden, rohrzylindrischen Hülsenabschnitt 37 bzw. 39, von dem axial zwischen den Wälzlagern 29, 31 ein ringscheibenförmiger Flanschabschnitt 41 bzw. 43 nach radial innen absteht. Von den Flanschabschnitten 41, 43 stehen weitere Hülsenabschnitte 45 bzw. 47 gleichsinnig zu den Hülsenabschnitten 37 bzw. 39 ab. Die Hülsenabschnitte 45, 47 sind zur Bildung einer in eine Außenverzah-

nung 49 der Antriebswelle 7 drehfest eingreifenden Innenverzahnung 51 bzw. 53 in Umfangsrichtung gewellt und übertragen das Antriebsdrehmoment der Antriebswelle 7 auf das Laufrad 5. Um einen vergleichsweise großen axialen Abstand zwischen den Innenverzahnungen 51, 53 der beiden Ringschalen 33, 35 zu erzielen, greifen die Hülsenabschnitte 45, 47 in die Lageransätze 23, 25 ein.

Das Laufrad 5 wird über die Wälzlager 29, 31 an dem Gehäuse 1 radial fixiert. Im Fußbereich der Lageransätze 23, 25 sind hierzu an den Innenringen der Wälzlager 29, 31 anliegende, nach innen aufeinander zu weisende Ringschultern 55 bzw. 57 angeformt. Entgegengerichtete Ringschultern 59 bzw. 61 sind an den Kehlbereichen am Übergang der Hülsenabschnitte 37, 39 in die Flanschabschnitte 41, 43 in Form von Ringtreppen an den Ringschalen 33, 35 angeformt. Die Ringtreppen sorgen zugleich für ausreichenden Freiabstand zwischen den innenliegenden Enden der Lageransätze 23, 25 von den Flanschabschnitten 41, 43. Die Ringschalen 33, 35 stützen sich jeweils mit einem Ringbund 60 bzw. 62 an den axialen Stirnseiten des Laufrads 5 ab. Der Ringbund 60 bzw. 62 ist an dem vom Flanschabschnitt 41 bzw. 43 abgewandten Stirnende des Hülsenabschnitts 37 bzw. 39 nach radial außen abgebogen.

Der Radblock besteht aus einigen wenigen, einfach insbesondere als Blechformteil herstellbaren Bauteilen. Axiale Toleranzen der Laufradlagerung können beim Zusammenbau des Gehäuses 1 ausgeglichen werden. Wenigstens eine der beiden Seitenwandscheiben 13, 15, vorzugsweise jedoch beide, haben, wie in Fig. 2 dargestellt ist, einen umlaufend in das Gehäuseinnere gebogenen Rand 63, der mit der Flachseite des Umfangswandteils 17 überlappt. Der abgebogene Rand 63 steift einerseits die Seitenwandscheibe aus, erlaubt aber andererseits auch die axiale Justierung der Seitenwandscheiben 13, 15 relativ zueinander und damit beim Zusammenbau einen Ausgleich des axialen Lagerspiels.

Die Befestigung des Radblocks kann, wie dies bei 65 angedeutet ist, durch mehrere Schraubbolzen erfolgen, die sich in nicht näher dargestellten Stützrohren quer durch die Seitenwandscheiben 13, 15 erstrecken. Insbesondere in Ausführungsformen, bei welchen das Umfangswandteil 17 aus einem dickeren Blech gefertigt ist als die Seitenwandscheiben 13, 15, läßt sich der Radblock jedoch auch an einer Stirnseite 67 oder einer Längsseite 69 unmittelbar über das Umfangswandteil 17 befestigen.

Der zwischen den Hülsenabschnitten 37, 39 der Ringschalen 33, 35 und dem Laufrad 5 vorgegebene Reibschluß ist so bemessen, daß das von den Ringschalen 33, 35 auf das Laufrad 5 übertragbare Drehmoment kleiner ist, als das durch die

Reibung des Laufrads 5 auf die Laufschiene übertragene Drehmoment. Insbesondere bei einem Antrieb 9 mit schnelllaufendem Motor kann die Situation eintreten, daß der Motor beim Auffahren des Fahrwerks auf einem Endanschlagspuffer nicht rasch genug abgebremst werden kann. Aufgrund des Rutschkupplungseffekts werden Schäden an den Antriebsorganen des Antriebs 9 verhindert. Der Rutschkupplungseffekt tritt auch bei gleichen Reibpaarungen zwischen Laufrad und Schiene einerseits und Laufrad und Ringschalen andererseits auf, da der Durchmesser der Ringschalen kleiner ist als der Laufflächendurchmesser des Laufrads 5. Für die Erzeugung des Reibmoments zwischen den Ringschalen 33, 35 und dem Laufrad 5 genügt unter Umständen die durch die Belastung durch die Radkraft erzeugte Reibkraft, so daß die Ringschalen 33, 35 im unbelasteten Zustand auch lose in der Lageröffnung 27 des Laufrads 5 sitzen können.

Fig. 3 zeigt eine Variante eines in dem Radblock der Fig. 1 und 2 verwendbaren Laufrads 101, das sich von dem Laufrad 5 der Fig. 1 und 2 durch verbesserte Laufeigenschaften unterscheidet. Das Laufrad 101 ist aus einem Zylinderrohrabschnitt 103 und zwei an die Stirnenden des Zylinderrohrabschnitts 103 anschließenden Ringscheiben 105, 107 zusammengesetzt. Die Stirnenden des Zylinderrohrabschnitts 103 greifen in Ringnuten 109 bzw. 111 an den Seitenflächen der Ringscheiben 105, 107 ein, wobei die Ringscheiben 105, 107 radial außen über den Zylinderrohrabschnitt 103 überstehen und Spurkränze des Laufrads 101 bilden. Die Ringscheiben 105, 107 sind an dem Zylinderrohrabschnitt 103 angeklebt, angeschweißt oder beispielsweise durch Schrauben angespannt.

Während die Ringscheiben 105, 107 aus vorzugsweise gehärtetem Stahl bestehen, besteht der Zylinderrohrabschnitt 103 aus einem Material mit Notlaufeigenschaften, zum Beispiel Kugelgraphitguß (GGG-60). Die Notlaufeigenschaften dieses Materials mindern den bei eventuellen Schräglaufl Fehlern des Kranfahrwerks auftretenden Verschleiß.

Alternativ kann der Zylinderrohrabschnitt auch aus einem Material ohne ausgeprägte Notlaufeigenschaften bestehen und auf seiner Lauffläche mit einem Material mit Notlaufeigenschaften beschichtet sein. Beispielsweise kann, wie in Fig. 3 bei 113 angedeutet ist, der Außenumfang des Zylinderrohrabschnitts 103 mit einem Kunststoffmantel ummantelt sein. Der Kunststoffmantel kann aus Polyamid mit einem Gehalt MoS<sub>2</sub> bestehen und hat den zusätzlichen Vorteil, daß er Fahrgeräusche mindert.

Nicht näher dargestellt ist eine Variante des Laufrads 101, bei welcher die Ringschalen 33, 35 jeweils integral an den Ringscheiben 105, 107 angeformt sind. Die Hülsenabschnitte 37, 39 der Ausführungsform nach Fig. 2 sind hierbei integraler

Bestandteil der Ringscheiben 105, 107. Diese Variante hat insbesondere fertigungstechnische Vorteile, da die Ringscheiben 105, 107 ohnehin gesondert von dem Zylinderrohrabschnitt 103 gefertigt werden müssen.

Das Laufrad 101 kann auch bei anderen Radblöcken, Krankopfträgern und Fahrwerken als dem Radblock der Fig. 1 und 2 eingesetzt werden, insbesondere auch bei nicht angetriebenen Radblöcken.

Die im folgenden anhand der Fig. 4 und 5 erläuterte Variante eines Radblocks unterscheidet sich in erster Linie durch die Konstruktion seines Gehäuses 201 von dem Radblock der Fig. 1 und 2. Das Laufrad, seine Lagerung in dem Gehäuse und seine Antriebsverbindung zur Antriebswelle entsprechen der Konstruktion der Fig. 1 und 2, so daß für diese Teile die Bezugszahlen der Fig. 1 und 2 Verwendung finden und zur Erläuterung auf die Beschreibung der Fig. 1 und 2 Bezug genommen wird. Insbesondere stimmen die Komponenten 3 bis 11, 21 bis 62, 67 und 69 überein, wobei die Komponenten 31, 39, 43, 57, 61 und 62 vorhanden, jedoch nicht dargestellt sind.

Das Gehäuse 201 besteht aus zwei axial beiderseits des Laufrads 5 angeordneten Seitenwandteilen 203, 205, die oberhalb des Laufrads 5 mit Abwinkelungen 207, 209 versehen sind. Die Abwinkelungen 207, 209 bilden die Oberseite 69 und sind entlang ihrer Längsränder bei 211 miteinander verschweißt. Die Stirnseiten des Gehäuses 201 sind durch Stirnwandteile 213, 215 zu einem steifen Kasten verbunden.

Die einzelnen Wandteile des Gehäuses 201 sind aus Blech geformt, dessen Blechstärke entsprechend den Konstruktionsanforderungen und der Anbringungsart des Radblocks am Fahrwerk des Krans dimensioniert werden können. Der Radblock eignet sich ohne Konstruktionsänderungen für die Befestigung an jeder seiner Seiten. Er eignet sich insbesondere auch für eine fliegende stirnseitige Anbringung, speziell dann, wenn, wie in den Fig. 4 und 5 durch eine gestrichelte Linie angedeutet ist, das Stirnwandteil 213 durch ein winkelförmiges Stirnwandteil 217 ersetzt ist, das mit einer Abwinkelung 219 unter den unteren Längsrand der Seitenwandteile 203, 205 greift und hier durch Schweißnähte 221 angeschweißt ist. Die Abwinkelung 219 verbessert die Ableitung der von den Seitenwandteilen 203, 205 ausgeübten Zugkräfte in das Stirnwandteil 217 und damit in die Tragkonstruktion des Krans. Das Stirnwandteil 217 steht in Richtung der Drehachse 3 beiderseits über die Seitenwandteile 203, 205 vor und ist in diesem vorstehenden Bereich mit Löchern 223 für die Befestigung an der Krankonstruktion versehen.

Der Antriebsmotor 9 ist als Getriebemotor ausgebildet und hat eine mit einer nicht näher darge-

stellten Innenverzahnung versehene Abtriebs-Hohlwelle 225, in die die Welle 7 drehfest eingreift. Der Antriebsmotor 9 ist ausschließlich über das Gehäuse 201 mit der Tragkonstruktion des Krans verbunden und wird ausschließlich durch die Welle 7 an dem Radblock axial fixiert. Die Welle 7 durchsetzt sowohl die Hohlwelle 225 des Antriebsmotors 9 als auch die Lagerschalen 33, 35 und trägt im Bereich ihrer beiden Enden Spreng- oder Seegerringe 227, 231, die den Radblock und die Hohlwelle 225 des Antriebsmotors 9 zwischen sich halten.

Die Drehmomentstütze des Antriebsmotors 9 wird durch zwei zur Welle 7 achsparallele Steckzapfen 233 gebildet, die in axial zueinander fluchtenden, paßgenauen Bohrungen 235, 237 des dem Antriebsmotor 9 benachbarten Seitenwandteils 205 einerseits und gegenüberliegenden Flanschwänden 239 des Antriebsmotors 9 andererseits eingesteckt sitzen. Jeder Steckzapfen 233 hat zwischen dem Seitenwandteil 205 und der dazu benachbarten Flanschwand 239 einen Ringbund 241 zur axialen Fixierung.

Bei einer Befestigung der vorstehenden Art kann der Antriebsmotor 9 problemlos auf den Radblock aufgesteckt und von diesem abgenommen werden. Für die Montage und Demontage muß lediglich einer der beiden Sicherungsringe 227, 231 aufgesetzt bzw. gelöst werden. Um Fluchtungsfehler der Bohrungen 235, 237 besser ausgleichen zu können, können diese gegebenenfalls mit nicht näher dargestellten gummielastischen Manschetten ausgekleidet sein. Es versteht sich, daß diese Art der Anbringung des Antriebsmotors 9 auch bei dem Radblock der Fig. 1 und 2 angewandt werden kann.

In den vorstehend erläuterten Ausführungsformen sind die Lagerschalen 33, 35 als Blechformteile ausgebildet. Die Lagerschalen 33, 35 können, insbesondere bei größeren Radblöcken auch aus Sphärogußteilen oder aus Gesenkschmiedeteilen bestehen.

## Ansprüche

1. Radblock mit einem aus mehreren fest miteinander verbundenen, insbesondere verschweißten Blechformteilen (13, 15, 17; 203, 205, 213, 215, 217) zusammengesetzten Gehäuse (1; 201), dessen einander gegenüberliegende Seitenwände (13, 15; 203, 205) in das Gehäuseinnere vorstehende, ringzylindrische Lageransätze (23, 25) bilden, mit einem die Lageransätze (23, 25) axial überlappenden, über Wälzlager (29, 31) an den Lageransätzen (23, 25) drehbar gelagerten Laufrad, welches über die Wälzlager (29, 31) in dem Gehäuse (1) axial fixiert ist und mit durch zumindest einen der Lageransätze (23, 25) hindurch zugänglichen Antriebsor-

ganen (7, 9) verbunden ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Wälzlager (29, 31) in einer axial durchgehenden Nabenöffnung (27) des Laufrads (5; 101) angeordnet sind und die Lageransätze (23, 25) von außen umschließen und daß in die Nabenöffnung (27) zur Bildung von Sitzflächen für die Wälzlager (29, 31) Ringschalen (33, 35) eingesetzt sind, die für die Antriebsverbindung axial zwischen den Wälzlagern (29, 31) nach radial innen vorstehen.

2. Radblock nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Ringschalen (33, 35) als einteilige Formteile ausgebildet sind, welche einen rohrzylindrischen, die Sitzfläche bildenden, ersten Hülzenabschnitt (37, 39) aufweisen, von dessen einem Ende ein Flanschabschnitt (41, 43) nach radial innen absteht, der an seinem Innenumfang in einen innenverzahnten zweiten Hülzenabschnitt (45, 47) übergeht.

3. Radblock nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Hülzenabschnitte (37, 39, 45, 47) in gleicher Richtung vom Flanschabschnitt (41, 43) abstehen.

4. Radblock nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß der erste Hülzenabschnitt (37, 39) an seinem dem Flanschabschnitt (41, 43) abgewandten anderen Ende einen nach radial außen abstehenden Ringbund (60, 62) aufweist.

5. Radblock nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß im Bereich des Übergangs vom ersten Hülzenabschnitt (37, 39) in den Flanschabschnitt (41, 43) eine axial am Außenring des Wälzlagers (29, 31) anliegende Ringtreppe (59, 61) angeformt ist.

6. Radblock nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Ringschalen (33, 35) reibschlüssig in der Nabenöffnung sitzen.

7. Radblock nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Ringschalen (33, 35) als Blechformteile oder als Gußformteile oder als Gesenkschmiedeteile ausgebildet sind.

8. Radblock mit einem aus mehreren fest miteinander verbundenen, insbesondere verschweißten Blechformteilen (13, 15, 17) zusammengesetzten Gehäuse (1), dessen einander gegenüberliegende Seitenwände (13, 15) in das Gehäuseinnere vorstehende, ringzylindrische Lageransätze (23, 25) bilden und mit einem die Lageransätze (23, 25) axial überlappenden, über Wälzlager (29, 31) an den Lageransätzen (23, 25) drehbar gelagerten Laufrad (5; 101), welches über die Wälzlager (29, 31) in dem Gehäuse (1) axial fixiert ist, insbesondere nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Wälzlager (29, 31) in einer axial durchgehenden Nabenöffnung (27) des Laufrads (5; 101) sitzen und die Lageransätze (23, 25) von außen umschließen, daß zur axialen Fixierung des Laufrads (5; 101) die Lageransätze (23,

25) mit aufeinander zu weisenden Ringschultern (55, 57) und das Laufrad (5; 101) mit voneinander weg weisenden Ringschultern (59, 61) versehen ist und daß das Gehäuse (1) aus zwei mit den Lageransätzen (23, 25) versehenen Seitenwandscheiben (13, 15) und einem im wesentlichen U-förmigen Umfangswandteil (17) zusammengesetzt ist, welches entlang seiner Längsränder mit den Rändern der Seitenwandscheiben (13, 15) verbunden ist.

9. Radblock nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest eine der Seitenwandscheiben (13) zum Umfangswandteil (17) umgebogene und mit der Flachseite des Umfangswandteils (17) überlappende Ränder (63) hat.

10. Radblock nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, daß das Umfangswandteil (17) aus einem dickeren Blechmaterial besteht als die Seitenwandscheiben (13, 15).

11. Radblock nach einem der Ansprüche 8 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenwandscheiben (13, 15) im wesentlichen rechtwinklig-viereckige Form haben und daß das Umfangswandteil (17) um alle vier Ecken der Seitenwandscheiben herumgreift.

12. Radblock mit einem aus mehreren fest miteinander verbundenen, insbesondere verschweißten Blechformteilen (203, 205, 213, 215, 217) zusammengesetzten Gehäuse (201), dessen einander gegenüberliegende Seitenwände (203, 205) in das Gehäuseinnere vorstehende, ringzylindrische Lageransätze (23, 25) bilden und mit einem die Lageransätze (23, 25) axial überlappenden, über Wälzlager (29, 31) an den Lageransätzen (23, 25) drehbar gelagerten Laufrad (5), welches über die Wälzlager (29, 31) in dem Gehäuse (201) axial fixiert ist, insbesondere nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Wälzlager (29, 31) in einer axial durchgehenden Nabenöffnung (27) des Laufrads (5) sitzen und die Lageransätze (23, 25) von außen umschließen, daß zur axialen Fixierung des Laufrads (5) die Lageransätze (23, 25) mit aufeinander zu weisenden Ringschultern (55, 57) und das Laufrad (5) mit voneinander weg weisenden Ringschultern (59, 61) versehen ist, und daß das Gehäuse (201) aus zwei mit den Lageransätzen (23, 25) versehenen Seitenwandteilen (203, 205) und zwei die Seitenwandteile (203, 205) entlang deren Hochränder miteinander verbindenden Stirnwandteilen (213, 215, 217) besteht, wobei die Seitenwandteile (203, 205) sich gegenüberliegende, über das Laufrad (5) greifende Abwinkelungen (207, 209) aufweisen und längs der Abwinkelungen (207, 209) miteinander verbunden sind.

13. Radblock nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest eines der Stirnwandteile (217) eine unter die Seitenwandteile (203, 205)

greifende Abwinkelung (219) aufweist, die mit den unteren Längsrändern der Seitenwandteile (203, 205) verbunden, insbesondere verschweißt ist.

14. Radblock nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß das mit der Abwinkelung (219) versehene Stirnwandteil (217) axial beiderseits des Laufrads (5) über die Seitenwandteile (203, 205) vorsteht und in den vorstehenden Bereichen Löcher für Befestigungsorgane (223) aufweist.

15. Radblock mit einem aus mehreren fest miteinander verbundenen, insbesondere verschweißten Blechformteilen (13, 15, 17) zusammengesetzten Gehäuse (1), dessen einander gegenüberliegende Seitenwände (13, 15) in das Gehäuseinnere vorstehende, ringzylindrische Lageransätze (23, 25) bilden und mit einem die Lageransätze (23, 25) axial überlappenden, über Wälzlager (29, 31) an den Lageransätzen (23, 25) drehbar gelagerten Laufrad (101), welches über die Wälzlager (29, 31) in dem Gehäuse (1) axial fixiert ist und axial beiderseits seines Laufflächenrings Spurkränze aufweist, insbesondere nach einem der Ansprüche 1 bis 14, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Wälzlager (29, 31) in einer durchgehenden Nabenöffnung (27) des Laufrads (101) sitzen und die Lageransätze (23, 25) von außen umschließen und daß das Laufrad (101) aus einem Zylinderrohrabschnitt (103) und zwei an dessen Stirnenden befestigten Ringscheiben (105, 107) besteht.

16. Radblock nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, daß die Ringscheiben (105, 107) aus vorzugsweise gehärtetem Stahl und der Zylinderrohrabschnitt (103) zumindest an seinem Außenumfang aus einem Material mit Notlaufeigenschaft besteht.

17. Radblock nach Anspruch 15 oder 16, dadurch gekennzeichnet, daß Wälzlager (29, 31) in den Ringscheiben (105, 107) sitzen und der Zylinderrohrabschnitt (103) in Ringnuten (109, 111) der Ringscheiben (105, 107) eingreift.

18. Radblock nach einem der Ansprüche 15 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß die Ringscheiben (105, 107) in der Nabenöffnung (27) Sitzflächen für die Wälzlager (29, 31) bilden und axial zwischen den Wälzlagern (29, 31) für die Antriebsverbindung nach radial innen vorstehende, integral angeformte Ringschalen (33, 35) tragen.

19. Antriebsanordnung bestehend aus einem Motor (9), insbesondere einem Getriebemotor und einem Radblock, mit einem Gehäuse (201) und einem in dem Gehäuse (201) über Wälzlager (29, 31) drehbar gelagerten Laufrad (5), welches über die Wälzlager (29, 31) in dem Gehäuse (201) axial fixiert und über eine Welle (7) drehfest mit dem Motor (9) gekuppelt ist, insbesondere einem Radblock nach einem der Ansprüche 1 bis 18, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Motor (9) relativ zum Radblock ausschließlich über die Welle (7)

axial fixiert ist und daß der Motor (9) und das Gehäuse (201) in Achsrichtung der Welle (7) einander benachbarte Wände (205, 239) haben, von denen wenigstens eine Wand (205, 239) mit zumindest einer Öffnung (235, 237) versehen ist, in die ein zur Welle (7) achsparalleler, an der jeweils anderen Wand (205, 239) gehaltener Steckzapfen (233) zur Bildung einer Drehmomentstütze des Motors (9) eingreift.

20. Antriebsanordnung nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, daß die sich gegenüberliegenden Wände (205, 239) wenigstens ein Paar axial fluchtender Öffnungen (235, 237) haben und daß der Steckzapfen (233) in beide Öffnungen (235, 237) eingesteckt ist und zwischen den Wänden (205, 239) eine radiale Erweiterung (241), insbesondere einen Ringbund für seine axiale Fixierung hat.

21. Antriebsanordnung nach Anspruch 19 oder 20, dadurch gekennzeichnet, daß die Welle (7) zwei Sprengringe (227, 231) im Abstand voneinander trägt, die sowohl den Motor (9) als auch den Radblock axial zwischen sich fixieren.

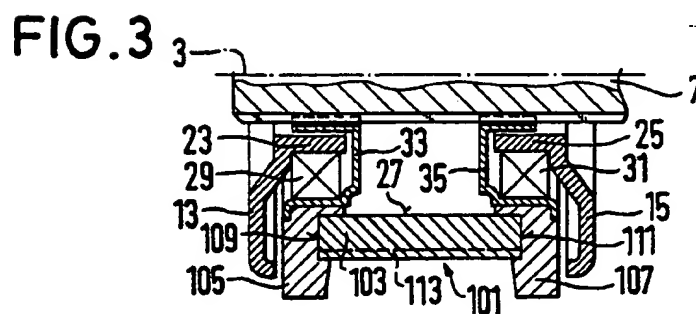
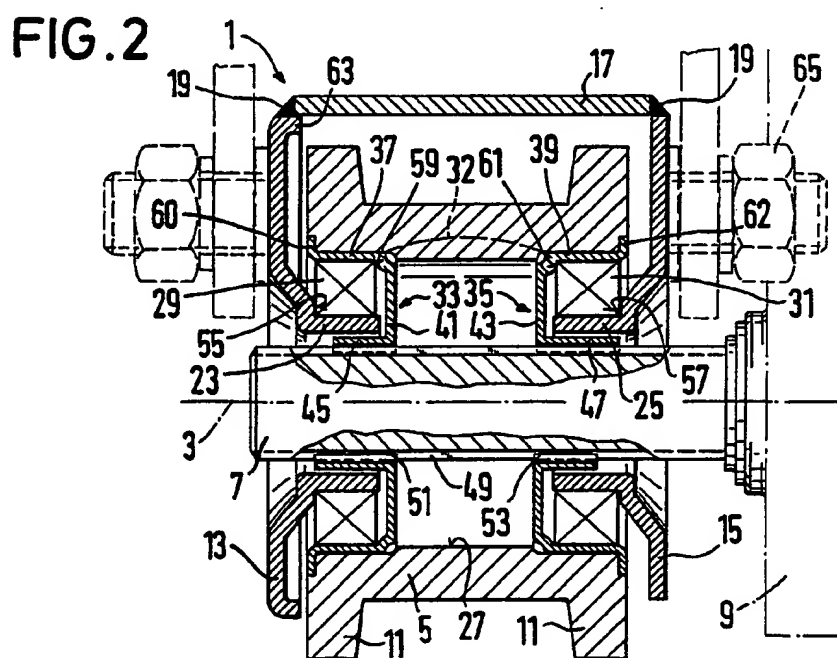
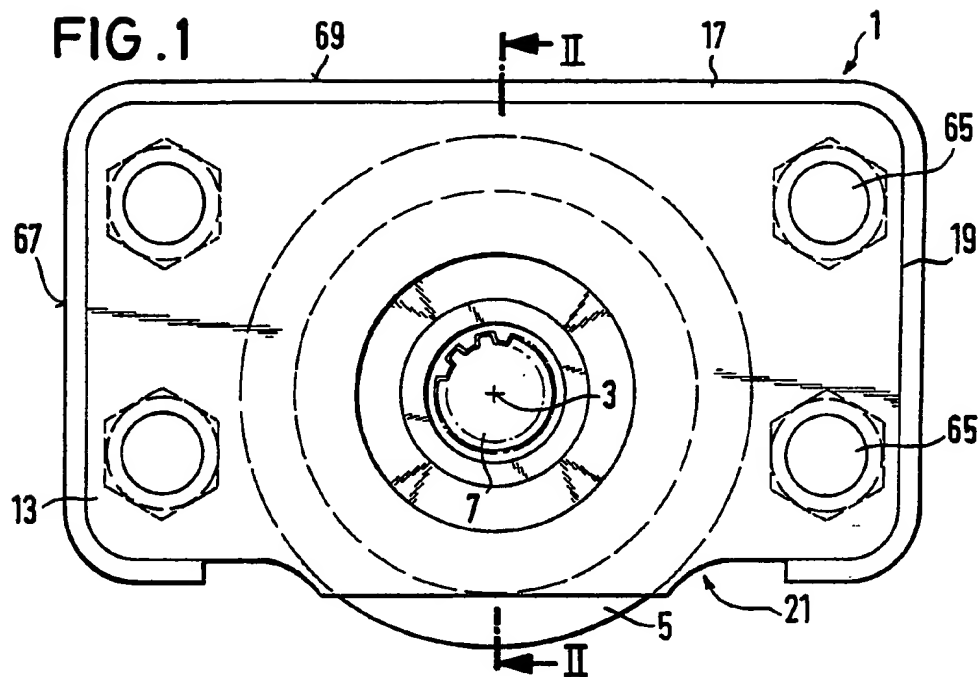


FIG. 4

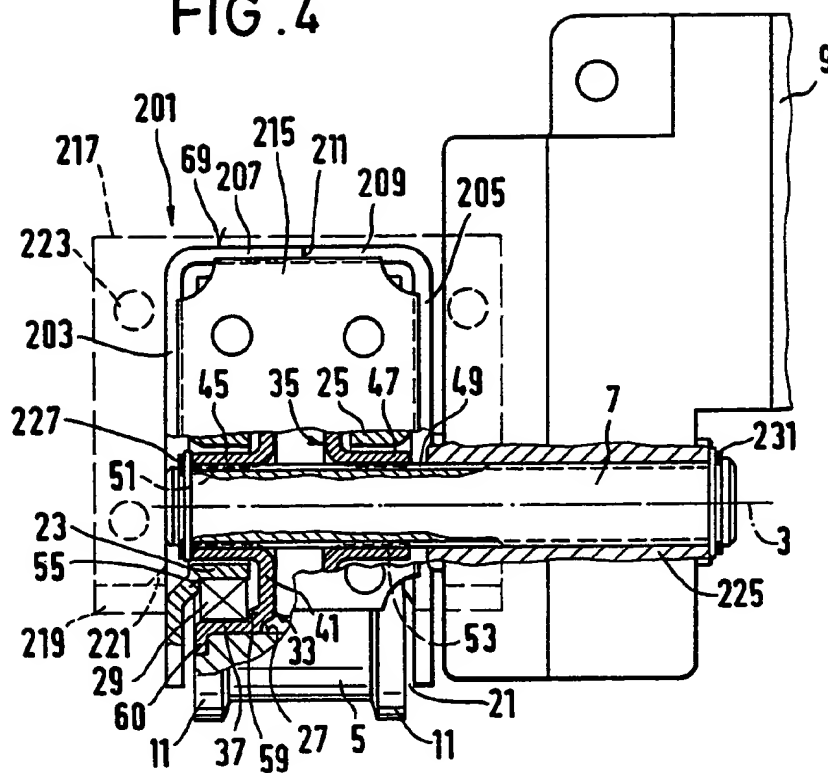
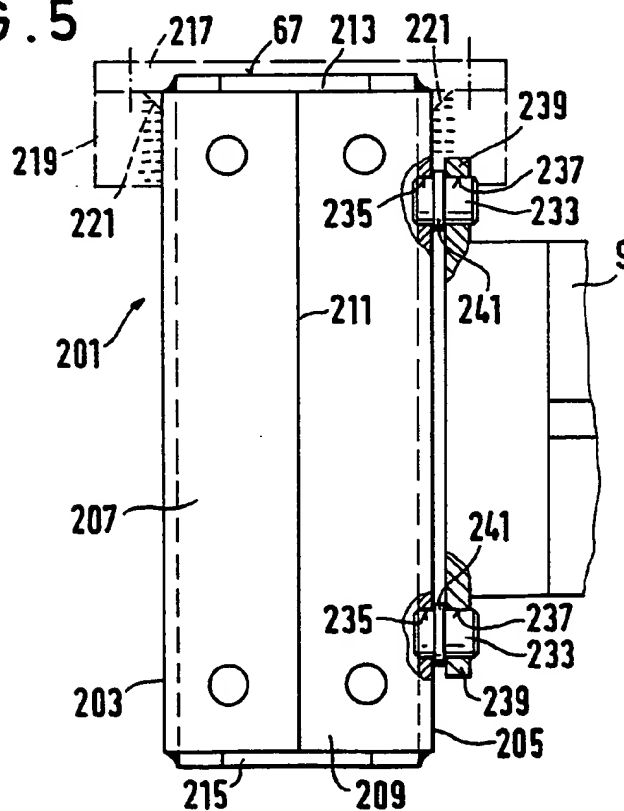


FIG. 5





EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.4)
A, D	DE-A-2 319 187 (ABUS KRANTECHNIK WERNER BÜHNE) * Seite 3, 2 letzten Absätze * ---	1	B 66 C 9/08 B 66 C 9/14 F 16 C 13/00
A	GB-A-2 104 857 (MANNESMANN) & DE-A-3 134 750 (Kat. A, D) ---		
A	FR-A-1 213 950 (DUNZ) ---		
A	GB-A-2 052 014 (MANNESMANN DEMAG) ---		
A	DE-C- 325 091 (DEUTSCHE MASCHINENFABRIK) -----		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.4)  B 66 C F 16 C B 60 B
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 10-03-1989	Prüfer VAN DEN BERGHE E.J.J.
<b>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</b> X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur  T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EPO FORM 1503 (01.82) (P0603)